

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

31 Ιουλίου 2017 | ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ | Αρ. Φύλλου **2662**

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. 2222.1-1.2/51931/2017

Έγκριση και αποδοχή του Κώδικα Εφαρμογής των Οργάνων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO Implementation Instruments Code), όπως αυτός υιοθετήθηκε με την απόφαση Α. 1070 (28) της 28ης Συνόδου της Συνέλευσης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

**Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) Του άρθρου 7 παρ. 4 του ν. 2575/1998 «Ρύθμιση Θεμάτων Αρμοδιότητας Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας» (Α'/23).

β) Του ν. 4150/2013 «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις» (Α'/102), όπως ισχύει.

γ) Του ν.δ. 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (Α'/261), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.

δ) Του άρθρου 90 του «Κώδικα νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα» που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 (Α'/98).

ε) Του π.δ. 103/2014 «Οργανισμός Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου» (Α' /170).

στ) Του άρθρου 2 του π.δ. 70/2015 (Α'/114) "Ανασύσταση των Υπουργείων Πολιτισμού και Αθλητισμού, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων. Ανασύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και μετονομασία του σε Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής..." .

ζ) Του π.δ. 125/2016 «Διορισμός Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών» (Α'/210).

η) Της υπουργικής απόφασης 531.2-4/2934/14-07-2014 "Αποδοχή τροποποιήσεων στα Παραρτήματα των Πρωτοκόλλων 1978 και 1997 της Διεθνούς Σύμβασης για την πρόληψη της Ρύπανσης από πλοία, 1973 (Τροποποιήσεις στα Παραρτήματα I-VI της MARPOL που καθιστούν υποχρεωτική τη χρήση του Κώδικα III - Τροποποιήσεις στο Παράρτημα I της MARPOL σχετικά με υποχρεωτικές απαιτήσεις μεταφοράς για όργανο ευστάθειας)" (Β'/1994).

θ) Του π.δ 74/2016 "Αποδοχή τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης «Για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών, 1978» η οποία κυρώθηκε με το ν. 1314/1983 (Α'/2), όπως αυτή τροποποιήθηκε", (Α'/137).

ι) Του π.δ 84/2016 "Κύρωση των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης «περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974» (SOLAS), η οποία κυρώθηκε με το ν. 1045/1980 (Α'/95), ως αυτές υιοθετήθηκαν την 22η Μαΐου 2014 με την απόφαση MSC 366 (93) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)", (Α'/154).

ια) Του π.δ. 93/2016 "Αποδοχή τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης «Περί των Διεθνών Κανονισμών προς Αποφυγήν Συγκρούσεως εν θαλάσση, 1972», η οποία κυρώθηκε με το ν.δ. 93/1974 (Α'/293) και τροποποιήθηκε με το ν. 635/1977 (Α'/189), το π.δ. 233/1983 (Α'/86), το π.δ. 116/1989 (Α'/52), το π.δ. 84/1991 (Α'/33), το π.δ. 11/1996 (Α'/6), το π.δ. 171/2004 (Α'/145) και το π.δ. 163/2014 (Α'/245), όπως αυτές υιοθετήθηκαν με την απόφαση Α. 1085 (28)/ της 28ης Συνέλευσης της Ολομέλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)", (Α'/161).

ιβ) Του π.δ 108/2016 "Κύρωση τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης περί Γραμμών Φορτώσεως, 1966 σύμφωνα με την απόφαση Α. 1083 (28)/4-12-2013 της Συνέλευσης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)", (Α'/192).

ιγ) Του π.δ 109/2016 "Κύρωση τροποποιήσεων του Πρωτοκόλλου, 1988, που αναφέρεται στη Διεθνή Σύμ-

βαση περί Γραμμών Φορτώσεως, 1966, σύμφωνα με την απόφαση MSC 375 (93)/22-5-2014 της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)”, (A’/192).

ιδ) Του π.δ .29/2017 ”Κύρωση τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης του 1969 για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων, σύμφωνα με την απόφαση A. 1084 (28)/10.12.2013 της Συνέλευσης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)”, (A’/52).

2. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζει:

Άρθρο 1

1. Εγκρίνεται και γίνεται αποδεκτή η απόφαση A. 1070 (28), όπως αυτή υιοθετήθηκε από την Συνέλευση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) κατά την 28η Σύνοδό της, την 10.12.2013.

2. Το κείμενο της απόφασης της παραγράφου 1 σε πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα και μεταφρασμένο στην ελληνική γλώσσα, παρατίθεται συνημμένα στην παρούσα απόφαση και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος αυτής.

3. Σε περίπτωση αντίθεσης μεταξύ του αγγλικού και του ελληνικού κειμένου των τροποποιήσεων, κατισχύει το αγγλικό.

(Αγγλικό Κείμενο)

Resolution A.1070(28)
Adopted on 4 December 2013
(Agenda item 10)
IMO INSTRUMENTS IMPLEMENTATION CODE (III CODE)

THE ASSEMBLY,

RECALLING Article 15(j) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Assembly in relation to regulations and guidelines concerning maritime safety and the prevention and control of marine pollution from ships,

RECALLING ALSO that, through resolution A.1018(26), it approved the time frame and schedule of activities for the consideration and introduction of an institutionalized IMO Member State Audit Scheme,

RECALLING ALSO that, by resolution A.1054(27), it adopted the *Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments, 2011*, which provides guidance for the implementation and enforcement of IMO instruments and forms the basis of the Voluntary IMO Member State Audit Scheme, in particular concerning the identification of the auditable areas,

BEING AWARE of the request of the seventh session of the United Nations Commission on Sustainable Development (CSD 7) that measures be developed to ensure that flag States give full and complete effect to the IMO and other relevant conventions to which they are party, so that the ships of all flag States meet international rules and standards,

RECOGNIZING that parties to the relevant international conventions have, as part of the ratification process, accepted to fully meet their responsibilities and to discharge their obligations under the conventions and other instruments to which they are party,

REAFFIRMING that States have the primary responsibility to have in place an adequate and effective system to exercise control over ships entitled to fly their flag, and to ensure that they comply with relevant international rules and regulations in respect of maritime safety, security and protection of the marine environment,

REAFFIRMING ALSO that States, in their capacity as port and coastal States, have other obligations and responsibilities under applicable international law in respect of maritime safety, security and protection of the marine environment,

NOTING that, while States may realize certain benefits by becoming party to instruments aiming at promoting maritime safety, security and the prevention of pollution from ships, these benefits can only be fully realized when all parties carry out their obligations as required by the instruments concerned,

NOTING ALSO that the ultimate effectiveness of any instrument depends, inter alia, upon all States:

(a) becoming party to all instruments related to maritime safety, security and pollution prevention and control;

(b) implementing and enforcing such instruments fully and effectively; and

(c) reporting to the Organization, as required,

BEING DESIROUS to further assist Member Governments to improve their capabilities and overall performance in order to be able to comply with the IMO instruments to which they are party,

CONSCIOUS of the difficulties some Member States may face in complying fully with all the provisions of the various IMO instruments to which they are party,

MINDFUL of the need for any such difficulties to be eliminated to the extent possible; and recalling that the Organization has established an Integrated Technical Cooperation Programme for that reason and purpose,

NOTING FURTHER that the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee have developed requirements for adoption by Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966, the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, and the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping, 1978, respectively, which will make the use of the Code referred to in operative paragraph 1 mandatory,

RECALLING FURTHER its consideration of requirements for adoption by Contracting Governments to the International Convention on Load Lines, 1966, the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 and the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, which will also make the use of the Code referred to in operative paragraph 1 mandatory,

HAVING CONSIDERED the recommendations made by the Marine Environment Protection Committee, at its sixty-fourth session, and the Maritime Safety Committee, at its ninety-first session,

1 ADOPTS the IMO Instruments Implementation Code (III Code), set out in the annex to the present resolution;

2 REQUESTS the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee to keep the Code under review and, in coordination with the Council, to propose amendments thereto to the Assembly; and

3 REVOKES resolution A.1054(27) on the *Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments, 2011*.

Annex

IMO INSTRUMENTS IMPLEMENTATION CODE (III CODE)

Table of Contents

PART 1 – COMMON AREAS

Objective

1 The objective of this Code is to enhance global maritime safety and protection of the marine environment and assist States in the implementation of instruments of the Organization.

2 Different States will view this Code according to their own circumstances and should be bound only for the implementation of those instruments to which they are Contracting Governments or Parties. By virtue of geography and circumstance, some States may have a greater role as a flag State than as a port State or as a coastal State, whilst others may have a greater role as a coastal State or a port State than as a flag State.

Strategy

3 In order to meet the objective of this Code, a State is recommended to:

.1 develop an overall strategy to ensure that its international obligations and responsibilities as a flag, port and coastal State are met;

.2 establish a methodology to monitor and assess that the strategy ensures effective implementation and enforcement of relevant international mandatory instruments; and

.3 continuously review the strategy to achieve, maintain and improve the overall organizational performance and capability as a flag, port and coastal State.

General

4 Under the general provisions of treaty law and of IMO conventions, States should be responsible for promulgating laws and regulations and for taking all other steps which may be necessary to give those instruments full and complete effect so as to ensure safety of life at sea and protection of the marine environment.

5 In taking measures to prevent, reduce and control pollution of the marine environment, States should act so as not to transfer, directly or indirectly, damage or hazards from one area to another or transform one type of pollution into another.

Scope

6 The Code seeks to address those aspects necessary for a Contracting Government or Party to give full and complete effect to the provisions of the applicable international instruments to which it is a Contracting Government or Party, pertaining to:

.1 safety of life at sea;

.2 prevention of pollution from ships;

.3 standards of training, certification and watchkeeping for seafarers;

.4 load lines;

.5 tonnage measurement of ships; and

.6 regulations for preventing collisions at sea.

7 The following areas should be considered and addressed in the development of policies, legislation, associated rules and regulations and administrative procedures for the implementation and enforcement of

those obligations and responsibilities by the State:

.1 jurisdiction;

.2 organization and authority;

.3 legislation, rules and regulations;

.4 promulgation of the applicable international mandatory instruments, rules and regulations;

.5 enforcement arrangements;

.6 control, survey, inspection, audit, verification, approval and certification functions;

.7 selection, recognition, authorization, empowerment and monitoring of recognized organizations, as appropriate, and of nominated surveyors;

.8 investigations required to be reported to the Organization; and

.9 reporting to the Organization and other Administrations.

Initial actions

8 When a new or amended instrument of the Organization enters into force for a State, the Government of that State should be in a position to implement and enforce its provisions through appropriate national legislation and to provide the necessary implementation and enforcement infrastructure. This means that the Government of the State should have:

.1 the ability to promulgate laws, which permit effective jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag and, in particular, provide the legal basis for general requirements for registries, the inspection of ships, safety and pollution prevention laws applying to such ships and the making of associated regulations;

.2 a legal basis for the enforcement of its national laws and regulations including the associated investigative and penal processes; and

.3 the availability of sufficient personnel with maritime expertise to assist in the promulgation of the necessary national laws and to discharge all the responsibilities of the State, including reporting as required by the respective conventions.

Communication of information

9 The State should communicate its strategy, as referred to in paragraph 3, including information on its national legislation to all concerned.

Records

10 Records, as appropriate, should be established and maintained to provide evidence of conformity to requirements and of the effective operation of the State. Records should remain legible, readily identifiable and retrievable. A documented procedure should be established to define the controls needed for the identification, storage, protection, retrieval, retention time and disposition of records.

Improvement

11 States should continually improve the adequacy of the measures which are taken to give effect to those conventions and protocols which they have accepted. Improvement should be made through rigorous

and effective application and enforcement of national legislation, as appropriate, and monitoring of compliance.

12 The State should stimulate a culture which provides opportunities for improvement of performance in maritime safety and environmental protection activities, which may include, inter alia:

.1 continual training programmes relating to safety and pollution prevention;

.2 regional and national drills on safety and pollution prevention, which engage a broad spectrum of maritime-related national, regional and international organizations, companies and seafarers; and

.3 using reward and incentive mechanisms for shipping companies and seafarers regarding improving safety and pollution prevention.

13 Further, the State should take action to identify and eliminate the cause of any non-conformities in order to prevent recurrence, including:

.1 review and analysis of non-conformities;

.2 implementation of necessary corrective action; and

.3 review of the corrective action taken.

14 The State should determine action needed to eliminate the causes of potential non-conformities in order to prevent their occurrence.

PART 2 – FLAG STATES
Implementation

15 In order to effectively discharge their responsibilities and obligations, flag States should:

.1 implement policies through issuing national legislation and guidance, which will assist in the implementation and enforcement of the requirements of all safety and pollution prevention conventions and protocols to which they are parties; and,

.2 assign responsibilities within their Administrations to update and revise any relevant policies adopted, as necessary.

16 A flag State should establish resources and processes capable of administering a safety and environmental protection programme, which, as a minimum, should consist of the following:

.1 administrative instructions to implement applicable international rules and regulations as well as developing and disseminating any interpretative national regulations that may be needed including certificates issued by a classification society, which is recognized by the flag State in accordance with the provisions of SOLAS regulation XI-1/1, and which certificate is required by the flag State to demonstrate compliance with structural, mechanical, electrical, and/or other requirements of an international convention to which the flag State is a party or compliance with a requirement of the flag State's national regulations;

.2 compliance with the requirements of the applicable international instruments, using an audit and inspection programme, independent of any administrative bodies issuing the required certificates and relevant documentation and/or of any entity which has been delegated authority by the State to issue the required certificates and relevant documentation;

.3 compliance with the requirements related to international standards of training certification

and watchkeeping of seafarers. This includes, inter alia:

.1 training, assessment of competence and certification of seafarers;

.2 certificates and endorsements that accurately reflect the competencies of the seafarers, using the appropriate terminology as well as terms that are identical to those used in any safe manning document issued to the ship;

.3 impartial investigation to be held of any reported failure, whether by act or omission that may pose a direct threat to safety of life or property at sea or to the marine environment, by the holders of certificates or endorsements issued by the State;

.4 arrangements for the withdrawal, suspension or cancellation of certificates or endorsements issued by the State when warranted and when necessary to prevent fraud; and

.5 administrative arrangements, including those involving training, assessment and certification activities conducted under the purview of another State, which are such that the flag State accepts its responsibility for ensuring the competence of masters, officers and other seafarers serving on ships entitled to fly its flag;

.4 the conduct of investigations into casualties and adequate and timely handling of cases involving ships with identified deficiencies; and

.5 the development, documentation and provision of guidance concerning those requirements found in the relevant international instruments that are to the satisfaction of the Administration.

17 A flag State should ensure that ships entitled to fly its flag are sufficiently and efficiently manned, taking into account relevant and existing measures such as the Principles of Safe Manning adopted by the Organization.

Delegation of authority

18 With regard only to ships entitled to fly its flag a flag State authorizing a recognized organization to act on its behalf, in conducting the surveys, inspections and audits, issuing of certificates and documents, marking of ships and other statutory work required under the conventions of the Organization or under its national legislation, should regulate such authorization(s) in accordance with the applicable requirements of the international mandatory instruments to:

.1 determine that the recognized organization has adequate resources in terms of technical, managerial and research capabilities to accomplish the tasks being assigned, in accordance with the required standards for recognized organizations acting on behalf of the Administration set out in the relevant instruments of the Organization[1];

.2 have as its basis a formal written agreement between the Administration and the recognized organization which, as a minimum, includes the elements set out in the relevant instruments of the Organization[2], or equivalent legal arrangements, and which may be based on the model agreement for the authorization of recognized organizations acting on behalf of the Administration[3];

1 Appendix 1 of the *Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration* (resolution A.739(18)).
2 Appendix 2 of the *Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration* (resolution A.739(18)).
3 MSC/Circ.710-MEPC/Circ.307.

.3 issue specific instructions detailing actions to be followed in the event that a ship is found unfit to proceed to sea without danger to the ship or persons on board, or is found to present an unreasonable threat of harm to the marine environment;

.4 provide the recognized organization with all appropriate instruments of national law and interpretations thereof giving effect to the provisions of the conventions and specify, only for application to ships entitled to fly its flag, whether any additional standards of the Administration go beyond convention requirements in any respect; and

.5 require that the recognized organization maintain records, which will provide the Administration with data to assist in interpretation of requirements contained in the applicable international instruments.

19 No flag State should mandate its recognized organizations to apply to ships, other than those entitled to fly its flag, any requirement pertaining to their classification rules, requirements, procedures or performance of other statutory certification processes, beyond convention requirements and the mandatory instruments of the Organization.

20 The flag State should establish or participate in an oversight programme with adequate resources for monitoring of, and communication with, its recognized organization(s) in order to ensure that its international obligations are fully met, by:

.1 exercising its authority to conduct supplementary surveys to ensure that ships entitled to fly its flag effectively comply with the requirements of the applicable international instruments;

.2 conducting supplementary surveys as it deems necessary to ensure that ships entitled to fly its flag comply with national requirements, which supplement the international mandatory requirements; and

.3 providing staff who have a good knowledge of the rules and regulations of the flag State and those of the recognized organizations and who are available to carry out effective oversight of the recognized organizations.

21 A flag State nominating surveyor(s) for the purpose of carrying out surveys, audits and inspections on its behalf should regulate such nominations, as appropriate, in accordance with the guidance provided in paragraph 18, in particular subparagraphs .3 and .4.

Enforcement

22 A flag State should take all necessary measures to secure observance of international rules and standards by ships entitled to fly its flag and by entities and persons under its jurisdiction so as to ensure compliance with its international obligations. Such measures should include, inter alia:

.1 prohibiting ships entitled to fly its flag from sailing until such ships can proceed to sea in compliance with the requirements of international rules and standards;

.2 the periodic inspection of ships entitled to fly its flag to verify that the actual condition of the ship and its crew is in conformity with the certificates it carries;

.3 the surveyor to ensure, during the periodic inspection referred to in subparagraph .2, that seafarers assigned to the ships are familiar with:

.1 their specific duties; and

.2 ship arrangements, installations, equipment and procedures;

.4 ensuring that the ship's complement, as a whole, can effectively coordinate activities in an emergency situation and in the performance of functions vital to safety or to the prevention or mitigation of pollution;

.5 providing, in national laws and regulations, for penalties of adequate severity to discourage violation of international rules and standards by ships entitled to fly its flag;

.6 instituting proceedings, after an investigation has been conducted, against ships entitled to fly its flag, which have violated international rules and standards, irrespective of where the violation has occurred;

.7 providing, in national laws and regulations, for penalties of adequate severity to discourage violations of international rules and standards by individuals issued with certificates or endorsements under its authority; and

.8 instituting proceedings, after an investigation has been conducted, against individuals holding certificates or endorsements who have violated international rules and standards, irrespective of where the violation has occurred.

23 A flag State should develop and implement a control and monitoring programme, as appropriate, in order to:

.1 provide for prompt and thorough casualty investigations, with reporting to the Organization as appropriate;

.2 provide for the collection of statistical data, so that trend analyses can be conducted to identify problem areas; and

.3 provide for a timely response to deficiencies and alleged pollution incidents reported by port or coastal States.

24 Furthermore, the flag State should:

.1 ensure compliance with the applicable international instruments through national legislation;

.2 provide an appropriate number of qualified personnel to implement and enforce the national legislation referred to in subparagraph 15.1, including personnel for performing investigations and surveys;

.3 provide a sufficient number of qualified flag State personnel to investigate incidents where ships entitled to fly its flag have been detained by port States;

.4 provide a sufficient number of qualified flag State personnel to investigate incidents where the validity of a certificate or endorsement or of the competence of individuals holding certificates or endorsements issued under its authority are questioned by port States; and

.5 ensure the training and oversight of the activities of flag State surveyors and investigators.

25 When a flag State is informed that a ship entitled to fly its flag has been detained by a port State, the flag State should oversee that appropriate corrective measures are taken to bring the ship in question into immediate compliance with the applicable international instruments.

26 A flag State, or a recognized organization acting on its behalf, should only issue or endorse an international certificate to a ship after it has determined that the ship meets all applicable requirements.

27 A flag State should only issue an international certificate of competency or endorsement to a person after it has determined that the person meets all applicable requirements.

Flag State surveyors

28 The flag State should define and document the responsibilities, authority and interrelation of all personnel who manage, perform and verify work relating to and affecting safety and pollution prevention.

29 Personnel responsible for, or performing surveys, inspections and audits on ships and companies covered by the relevant international mandatory instruments should have as a minimum the following:

.1 appropriate qualifications from a marine or nautical institution and relevant seagoing experience as a certificated ship's officer holding or having held a valid management level certificate of competency and having maintained their technical knowledge of ships and their operation since gaining their certificate of competency; or

.2 a degree or equivalent from a tertiary institution within a relevant field of engineering or science recognized by the flag State; or

.3 accreditation as a surveyor through a formalized training programme that leads to the same standard of surveyor's experience and competency as that required in paragraphs 29.1, 29.2 and 32.

30 Personnel qualified under paragraph 29.1 should have served for a period of not less than three years at sea as an officer in the deck or engine department.

31 Personnel qualified under paragraph 29.2 should have worked in a relevant capacity for at least three years.

32 In addition, such personnel should have appropriate practical and theoretical knowledge of ships, their operation and the provisions of the relevant national and international instruments necessary to perform their duties as flag State surveyors obtained through documented training programmes.

33 Other personnel assisting in the performance of such work should have education, training and supervision commensurate with the tasks they are authorized to perform.

34 Previous relevant experience in the field of expertise is recommended to be considered an advantage; in case of no previous experience, the Administration should provide appropriate field training.

35 The flag State should implement a documented system for qualification of personnel and continuous updating of their knowledge as appropriate to the tasks they are authorized to undertake.

36 Depending on the function(s) to be performed, the qualifications should encompass:

.1 knowledge of applicable, international and national, rules and regulations for ships, their companies, their crew, their cargo and their operation;

.2 knowledge of the procedures to be applied in survey, certification, control, investigative and oversight functions;

.3 understanding of the goals and objectives of the international and national instruments dealing with maritime safety and protection of the marine environment, and of related programmes;

.4 understanding of the processes both on board and ashore, internal as well as external;

.5 possession of professional competency necessary to perform the given tasks effectively and

efficiently;

.6 full safety awareness in all circumstances, also for one's own safety; and

.7 training or experience in the various tasks to be performed and preferably also in the functions to be assessed.

37 The flag State should issue an identification document for the surveyor to carry when performing his/her tasks.

Flag State investigations

38 Marine safety investigations should be conducted by impartial and objective investigators, who are suitably qualified and knowledgeable in matters relating to the casualty. Subject to any agreement on which State or States will be the marine safety investigating State(s), the flag State should provide qualified investigators for this purpose, irrespective of the location of the casualty or incident.

39 The flag State is recommended to ensure that individual investigators have working knowledge and practical experience in those subject areas pertaining to their normal duties. Additionally, in order to assist individual investigators in performing duties outside their normal assignments, the flag State is recommended to ensure ready access to expertise in the following areas, as necessary:

.1 navigation and the Collision Regulations;

.2 flag State regulations on certificates of competency;

.3 causes of marine pollution;

.4 interviewing techniques;

.5 evidence gathering; and

.6 evaluation of the effects of the human element.

40 It is recommended that any accident involving personal injury necessitating absence from duty of three days or more and any deaths resulting from occupational accidents and casualties to ships of the flag State should be investigated, and the results of such investigations made public.

41 Ship casualties should be investigated and reported in accordance with the relevant international instruments, taking into account the Casualty Investigation Code, as may be amended, and guidelines developed by the Organization[4]. The report on the investigation should be forwarded to the Organization together with the flag State's observations, in accordance with the guidelines referred to above.
Evaluation and review

42 A flag State should, on a periodic basis, evaluate its performance with respect to the implementation of administrative processes, procedures and resources necessary to meet its obligations as required by the international instruments to which it is a party.

43 Measures to evaluate the performance of flag States should include, inter alia, port State control detention rates, flag State inspection results, casualty statistics, communication and information processes, annual loss statistics (excluding constructive total losses (CTLs)) and other performance indicators as may be appropriate, in order to determine whether staffing, resources and administrative procedures are adequate to meet its flag State obligations.

4 Refer to the mandatory Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code), adopted by the Organization by resolution MSC.255(84) and the Guidelines to assist investigators in the implementation of the Casualty Investigation Code, adopted by the Organization by resolution A.1075(28).

44 Areas recommended for regular review may include, inter alia:

.1 fleet loss and accident ratios to identify trends over selected time periods;

.2 the number of verified cases of detained ships in relation to the size of the fleet;

.3 the number of verified cases of incompetence or wrongdoing by individuals holding certificates or endorsements issued under the flag State's authority;

.4 responses to port State deficiency reports or interventions;

.5 investigations into very serious and serious casualties and lessons learned from them;

.6 technical and other resources committed;

.7 results of inspections, surveys and controls of the ships in the fleet;

.8 investigation of occupational accidents;

.9 the number of incidents and violations that occur under the applicable international maritime pollution prevention regulations; and

.10 the number of suspensions or withdrawals of certificates, endorsements, approvals, or similar.

PART 3 – COASTAL STATES[5]

Implementation

45 Coastal States have certain rights and obligations under various international instruments. When exercising their rights under those instruments coastal States incur additional obligations.

46 In order to effectively meet its obligations, a coastal State should:

.1 implement policies through issuing national legislation and guidance, which will assist in the implementation and enforcement of the requirements of all safety and pollution prevention conventions and protocols to which it is a party; and

.2 assign responsibilities to update and revise any relevant policies adopted, as necessary.

47 A coastal State should ensure that its legislation, guidance and procedures are established for the consistent implementation and verification of its rights, obligations and responsibilities contained in the relevant international instruments to which it is a party.

48 Those rights, obligations and responsibilities may include, inter alia:

.1 radiocommunication services;

.2 meteorological services and warnings;

.3 search and rescue services;

.4 hydrographic services;

.5 ships' routeing;

5 The requirements contained in this section should apply to the extent that ships, subject to IMO mandatory instruments, can access the ports of the Contracting Government.

.6 ship reporting systems;

.7 vessel traffic services; and

.8 aids to navigation.

Enforcement

49 Coastal States should take all necessary measures to ensure their observance of international rules when exercising their rights and fulfilling their obligations.

50 A coastal State should consider, develop and implement a control and monitoring programme, as appropriate, in order to:

.1 provide for the allocation of statistical data so that trend analyses can be conducted to identify problem areas;

.2 establish mechanisms for timely response to pollution incidents in its waters; and

.3 cooperate with flag States and/or port States, as appropriate, in investigations of maritime casualties.

Evaluation and review

51 A coastal State should periodically evaluate its performance in respect of exercising its rights and meeting its obligations under the applicable international instruments.

PART 4 – PORT STATES[6]

Implementation

52 Port States have certain rights and obligations under various international instruments. When exercising their rights under those instruments, port States incur additional obligations.

53 Port States can play an integral role in the achievement of maritime safety and environmental protection, including pollution prevention. The role and responsibilities of the port State with respect to maritime safety and environmental protection is derived from a combination of international treaties, conventions and national laws as well as, in some instances, from bilateral and multilateral agreements.

54 In order to effectively meet its obligations, a port State should:

.1 implement policies through issuing national legislation and guidance, which will assist in the implementation and enforcement of the requirements of all safety and pollution prevention conventions and protocols to which it is a party; and

.2 assign responsibilities to update and revise any relevant policies adopted, as necessary.

55 A port State should ensure that its legislation, guidance and procedures are established for the consistent implementation and verification of its rights, obligations and responsibilities contained in the relevant international instruments to which it is a party.

6 The requirements contained in this section should apply to the extent that ships, subject to IMO mandatory instruments, can access the ports of the Contracting Government.

56 Those rights, obligations and responsibilities may include, inter alia:

.1 provision of appropriate reception facilities or capability to accept all waste streams regulated under the instruments of the Organization;

.2 port State control[7]; and

.3 keeping a register of fuel oil suppliers.

Enforcement

57 Port States should take all necessary measures to ensure their observance of international rules when exercising their rights and fulfilling their obligations.

58 Several international maritime instruments on safety and maritime pollution prevention contain specific provisions that permit port State control.

59 Also, a number of those instruments obligate port States to treat non-parties to those conventions no more favourably than those that are parties. This means that port States should impose the conditions of those instruments on parties, as well as on non-parties.

60 When exercising its right to carry out port State control, a port State should establish processes to administer a port State control programme consistent with the relevant resolution adopted by the Organization[7].

61 Port State control should be carried out only by authorized and qualified port State control officers in accordance with the relevant procedures adopted by the Organization.

62 Port State control officers and persons assisting them should be free from any commercial, financial, and other pressures and have no commercial interest, either in the port of inspection or in the ships inspected, in ship repair facilities or in any support services in the port or elsewhere, nor should the port State control officers be employed by or undertake work on behalf of recognized organizations or classification societies. Further procedures should be implemented to ensure that persons or organizations external to the port State cannot influence the results of port State inspection and control carried out.

Evaluation and review

63 A port State should periodically evaluate its performance in respect of exercising its rights and meeting its obligations under the applicable instruments of the Organization.

7 Refer to the *Procedures for Port State Control, 2011* (resolution A.1052(27)).

Απόφαση Α.1070(28)
Υιοθετήθηκε 4 Δεκεμβρίου 2013

ΚΩΔΙΚΑΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΟΡΓΑΝΩΝ ΔΝΟ
(ΚΩΔΙΚΑΣ III)

Η ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ,

ΜΝΗΜΟΝΕΥΟΝΤΑΣ το άρθρο 15(ι) της Σύμβασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού που αφορά στις λειτουργίες της Ολομέλειας σχετικά με κανονισμούς και κατευθυντήριες οδηγίες που αφορούν στη ναυτική ασφάλεια και την πρόληψη και έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία,

ΜΝΗΜΟΝΕΥΟΝΤΑΣ επίσης ότι, μέσω της απόφασης Α.1018(26), υιοθέτησε το χρονικό πλαίσιο και το πρόγραμμα δραστηριοτήτων για τη θεώρηση και εισαγωγή ενός θεσμοθετημένου Προγράμματος Ελέγχου των Κρατών Μελών του ΔΝΟ,

ΜΝΗΜΟΝΕΥΟΝΤΑΣ επίσης ότι με την απόφαση Α.1054(27), υιοθέτησε τον Κώδικα για την Εφαρμογή των Υποχρεωτικών Οργάνων του ΔΝΟ, 2011, ο οποίος παρέχει κατευθυντήριες οδηγίες για την εφαρμογή και επιβολή οργάνων του ΔΝΟ και αποτελεί τη βάση του Εθελοντικού Προγράμματος Ελέγχου των Κρατών Μελών του ΔΝΟ, ιδιαίτερα σε ό, τι αφορά στον των πεδίων ελέγχου,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΠΙΓΝΩΣΗ του αιτήματος της έβδομης συνόδου της Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (CSD 7) ότι θα πρέπει να αναπτυχθούν μέτρα που να διασφαλίζουν ότι τα Κράτη Σημαίας εφαρμόζουν πλήρως και ολοκληρωμένα τις Συμβάσεις του ΔΝΟ καθώς και τις άλλες σχετικές Συμβάσεις στις οποίες είναι μέρη, ώστε τα πλοία όλων των Κρατών Σημαίας να συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανόνες και πρότυπα,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ότι τα μέρη στις σχετικές διεθνείς συμβάσεις έχουν αποδεχθεί, ως μέρος της διαδικασίας επικύρωσης, να εκπληρώνουν πλήρως τις ευθύνες τους και να τηρούν τις υποχρεώσεις τους σύμφωνα με τις συμβάσεις και τα άλλα όργανα στα οποία είναι μέρη,

ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΝΟΝΤΑΣ, ότι τα Κράτη έχουν την πρωταρχική ευθύνη, ώστε να διαθέτουν ένα επαρκές και αποτελεσματικό σύστημα για να ασκούν έλεγχο πάνω στα πλοία που φέρουν τη σημαία τους και να διασφαλίζουν ότι συμμορφώνονται με τους σχετικούς διεθνείς κανόνες και κανονισμούς σε σχέση με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος,

ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΝΟΝΤΑΣ ΕΠΙΣΗΣ, ότι τα Κράτη με την ιδιότητά τους ως Κράτη Λιμένα και Παράκτια Κράτη, έχουν άλλες υποχρεώσεις και ευθύνες σύμφωνα με την εφαρμοστέα διεθνή νομοθεσία που διέπει την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος,

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ ότι, ενώ τα Κράτη δύνανται να αποκομίζουν οφέλη με το να καταστούν μέρη στα όργανα, που στοχεύουν στην προώθηση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας , της ασφάλειας στη θάλασσα και της πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία, αυτά τα οφέλη μπορούν να αποκομισθούν πλήρως μόνον, όταν όλα τα μέρη εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους όπως απαιτείται από τα σχετικά όργανα,

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ ΕΠΙΣΗΣ ότι η τελική αποτελεσματικότητα οποιουδήποτε οργάνου εξαρτάται, μεταξύ άλλων, από όλα τα κράτη:

(α) να γίνουν μέρη σε όλα τα όργανα που σχετίζονται με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας , την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος,

(β) να εφαρμόζουν και επιβάλλουν αυτά τα όργανα πλήρως και αποτελεσματικά, και

(γ) να υποβάλουν εκθέσεις στον Οργανισμό, όπως απαιτείται,

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να υποστηρίξει περαιτέρω τις Κυβερνήσεις Μέλη, ώστε να βελτιώσουν τις ικανότητες και συνολική απόδοσή τους, προκειμένου να είναι σε θέση να συμμορφώνονται με τα όργανα του ΔΝΟ, στα οποία είναι μέρη,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΠΙΓΝΩΣΗ των δυσκολιών που κάποια Κράτη Μέλη ενδεχομένως αντιμετωπίσουν κατά την πλήρη συμμόρφωσή τους με όλες τις διατάξεις διαφορετικών οργάνων του ΔΝΟ στα οποία είναι μέρη,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ την ανάγκη να εξαλειφθούν οι δυσκολίες αυτές, στο βαθμό που είναι εφικτό, και μνημονεύοντας ότι ο Οργανισμός έχει θεσπίσει ένα Ολοκληρωμένο Πρόγραμμα Τεχνικής Συνεργασίας για αυτό το λόγο και σκοπό,

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ότι η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας και η Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος έχουν αναπτύξει απαιτήσεις, για να υιοθετηθούν από Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στη Διεθνή Σύμβαση περί της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), 1974, το Πρωτόκολλο 1988 σχετικά με τη Διεθνή Σύμβαση περί Γραμμών Φόρτωσης, 1966, τη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πλοία, 1973, όπως τροποποιήθηκε από το σχετικό προς αυτή Πρωτόκολλο του 1978, το Πρωτόκολλο του 1997 που τροποποιεί τη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πλοία, 1973, όπως τροποποιήθηκε από το σχετικό Πρωτόκολλο του 1978, και στη Διεθνή Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακών, 1978, αντίστοιχα, που θα καταστήσουν τη χρήση του αναφερόμενου, στην παράγραφο 1 των λειτουργικών διατάξεων, Κώδικα, υποχρεωτική,

ΜΝΗΜΟΝΕΥΟΝΤΑΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ τη συνεκτίμησή της επί διατάξεων για υιοθέτηση από τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στη Διεθνή Σύμβαση περί Γραμμών Φόρτωσης, 1966, στη Διεθνή Σύμβαση για την Καταμέτρηση της Χωρητικότητας των Πλοίων, 1969, και τη Διεθνή Σύμβαση για την Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα, 1972, που επίσης θα καταστήσουν τη χρήση του αναφερόμενου, στην παράγραφο 1 των λειτουργικών διατάξεων, Κώδικα, υποχρεωτική,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ τις συστάσεις της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος στην εξηκοστή τέταρτη σύνοδό της, και της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας στην ενενηκοστή πρώτη σύνοδό της,

1 ΥΙΟΘΕΤΕΙ τον Κώδικα Εφαρμογής Οργάνων ΔΝΟ (ΚΩΔΙΚΑΣ ΕΔΟ), το κείμενο του οποίου παρατίθεται στο Παράρτημα της παρούσας απόφασης.

2 ΑΙΤΕΙΤΑΙ από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας και

την Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος να διατηρεί τον Κώδικα υπό επανεξέταση και, σε συνεργασία με το Συμβούλιο, να προτείνει σχετικές τροποποιήσεις στην Ολομέλεια, και

3 ΑΝΑΚΑΛΕΙ την απόφαση Α.1054(27) για τον Κώδικα Εφαρμογής Υποχρεωτικών Οργάνων του ΔΝΟ, 2011,

Παράρτημα
ΚΩΔΙΚΑΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΟΡΓΑΝΩΝ ΔΝΟ
(ΚΩΔΙΚΑΣ ΕΔΟ)

Πίνακας Περιεχομένων

ΜΕΡΟΣ 1 - ΚΟΙΝΑ ΠΕΔΙΑ
Σκοπός

1 Ο σκοπός του παρόντος Κώδικα είναι να ενισχύσει την παγκόσμια ναυτική ασφάλεια και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και να βοηθήσει τα Κράτη στην εφαρμογή των οργάνων του Οργανισμού.

2 Διαφορετικά Κράτη θα εξετάσουν αυτόν τον Κώδικα ανάλογα με τις συνθήκες που επικρατούν σε αυτά και θα δεσμευτούν για την εφαρμογή μόνον εκείνων των Οργάνων στα οποία είναι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις ή Μέρη. Λόγω γεωγραφικής θέσης και συνθηκών, μερικά κράτη δύνανται να έχουν σημαντικότερο ρόλο ως Κράτος Σημαίας από ότι ως Κράτος Λιμένα ή ως Παράκτιο Κράτος, ενώ άλλα Κράτη δύνανται να έχουν σημαντικότερο ρόλο ως Παράκτιο Κράτος ή Κράτος Λιμένα από ότι ως Κράτος Σημαίας.

Στρατηγική

3 Προκειμένου να συμμορφώνεται ένα Κράτος με τον σκοπό του παρόντος Κώδικα, συνιστάται όπως το Κράτος:

.1 αναπτύξει μια συνολική στρατηγική, για να διασφαλίσει ότι οι διεθνείς υποχρεώσεις και ευθύνες του ως Κράτος Σημαίας, ως Κράτος Λιμένα και ως Παράκτιο Κράτος πληρούνται•

.2 θεσπίσει μια μεθοδολογία, προκειμένου να παρακολουθεί και να αξιολογεί ότι η στρατηγική διασφαλίζει την αποτελεσματική εφαρμογή και την επιβολή των σχετικών διεθνών υποχρεωτικών οργάνων και

.3 επανεξετάζει διαρκώς τη στρατηγική, για να επιτυγχάνει, διατηρεί και βελτιώνει τη συνολική οργανωτική απόδοση και ικανότητά του ως Κράτος Σημαίας, ως κράτος Λιμένα και ως Παράκτιο Κράτος.

Γενικά

4 Τα Κράτη, σύμφωνα με τις γενικές διατάξεις του δικαίου των Συνθηκών και των Συμβάσεων του ΔΝΟ, θα είναι υπεύθυνα για την έκδοση νόμων και κανονισμών και για τη λήψη όλων των λοιπών μέτρων, τα οποία είναι ενδεχομένως αναγκαία, προκειμένου τα εν λόγω όργανα να εφαρμόζονται πλήρως και εξ ολοκλήρου, έτσι ώστε διασφαλίζουν την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

5 Κατά τη λήψη μέτρων για την πρόληψη, μείωση και τον έλεγχο της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τα Κράτη θα ενεργούν κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μη μεταφέρονται άμεσα ή έμμεσα, βλάβες ή κίνδυνοι από μια περιοχή σε άλλη ή να μην μετατρέπεται ένα είδος ρύπανσης σε άλλο.

Πεδίο εφαρμογής

6 Ο Κώδικας επιδιώκει να αντιμετωπίσει τα θέματα εκείνα που είναι αναγκαία για μία Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση ή ένα Μέρος, προκειμένου να εφαρμόζουν πλήρως και εξ ολοκλήρου τις διατάξεις των εφαρμοστέων διεθνών οργάνων, στα οποία αυτή είναι Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση ή Μέρος, τα οποία αφορούν:

.1 την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα•

.2 την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία•

.3 τα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλάκων των ναυτικών•

.4 τις γραμμές φόρτωσης•

.5 την καταμέτρηση των πλοίων και•

.6 τους κανονισμούς για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα•

7 Τα ακόλουθα πεδία θα λαμβάνονται υπόψη και θα διευθετούνται κατά την ανάπτυξη πολιτικών, νομοθεσίας, σχετικών κανόνων και κανονισμών και διοικητικών διαδικασιών για την εφαρμογή και την επιβολή αυτών των υποχρεώσεων και των ευθυνών από το Κράτος:

.1 δικαιοδοσία•

.2 οργάνωση και εξουσία•

.3 νομοθεσία, κανόνες και κανονισμοί•

.4 κατάρτιση των εφαρμοστέων διεθνών υποχρεωτικών οργάνων, κανόνων και κανονισμών•

.5 μηχανισμοί επιβολής•

.6 λειτουργίες ελέγχου, επιθεώρησης, επαλήθευσης έγκρισης και πιστοποίησης•

.7 επιλογή, αναγνώριση, εξουσιοδότηση, ανάθεση εξουσιών και παρακολούθηση των αναγνωρισμένων

οργανισμών, κατά περίπτωση, και των εξουσιοδοτημένων επιθεωρητών•

.8 απαιτούμενες διερευνήσεις που πρέπει να αναφέρονται στον Οργανισμό• και

.9 αναφορά στον Οργανισμό και στις άλλες Αρχές.

Αρχικές Ενέργειες

8 Όταν ένα νέο ή τροποποιημένο όργανο του Οργανισμού τίθεται σε ισχύ για ένα Κράτος, η Κυβέρνηση του Κράτους αυτού θα πρέπει να είναι σε θέση να εφαρμόζει και να επιβάλλει τις διατάξεις αυτού μέσω κατάλληλης εθνικής νομοθεσίας και να παρέχει την υποδομή που είναι αναγκαία για την εφαρμογή και την επιβολή του. Αυτό σημαίνει ότι η Κυβέρνηση του Κράτους θα πρέπει να έχει:

.1 την ικανότητα να εκδίδει νόμους, οι οποίοι θα επιτρέπουν την αποτελεσματική άσκηση δικαιοδοσίας και ελέγχου σε διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα επί των πλοίων που φέρουν τη σημαία του Κράτους και, ειδικότερα θα παρέχουν τη νομική βάση για γενικές απαιτήσεις σχετικά με τη νηολόγηση, την επιθεώρηση των πλοίων, τους νόμους για την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης που εφαρμόζονται σε αυτά τα πλοία καθώς και την κατάρτιση των σχετικών κανονισμών.

.2 νομική βάση για την επιβολή των εθνικών νόμων και κανονισμών που περιλαμβάνουν τις σχετικές διαδικασίες διερεύνησης και ποινικής αξιολόγησης και

.3 τη διαθεσιμότητα επαρκούς προσωπικού με ναυτική εμπειρογνωμοσύνη για να συνδράμει στην κατάρτιση των αναγκαίων εθνικών νόμων και για την εκπλήρωση όλων των υποχρεώσεων του Κράτους, συμπεριλαμβανομένης της υποβολής αναφορών, όπως απαιτούνται από τις σχετικές συμβάσεις.

Κοινοποίηση πληροφοριών

9 Το κράτος θα κοινοποιεί τη στρατηγική του, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών για την εθνική του νομοθεσία προς όλα τα εμπλεκόμενα μέρη.

Αρχεία

10 Θα πρέπει να καθιερωθούν και να διατηρούνται κατάλληλα αρχεία που θα αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις και την αποτελεσματική λειτουργία του Κράτους. Τα αρχεία θα πρέπει να παραμένουν ευανάγνωστα, άμεσα αναγνωρίσιμα και ανακτήσιμα. Θα πρέπει να καθιερωθεί μια τεκμηριωμένη διαδικασία η οποία να καθορίζει τους απαιτούμενους ελέγχους για την αναγνώριση, αποθήκευση, προστασία, ανάκτηση, το χρόνο διατήρησης και διάθεση των αρχείων.

Βελτίωση

11 Τα Κράτη θα βελτιώνουν διαρκώς την επάρκεια των μέτρων τα οποία λαμβάνονται για τη θέση σε ισχύ εκείνων των συμβάσεων και των πρωτοκόλλων τα οποία έχουν αποδεχθεί. Η βελτίωση θα γίνεται μέσω της αυστηρής και αποτελεσματικής εφαρμογής και επιβολής της εθνικής νομοθεσίας, όπως ενδείκνυται και της παρακολούθησης της συμμόρφωσης.

12 Το κράτος θα ενθαρρύνει την κουλτούρα, η οποία παρέχει ευκαιρίες για βελτίωση της απόδοσης στις δραστηριότητες ναυτικής ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος, οι οποία μπορεί να περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων:

.1 συνεχή προγράμματα εκπαίδευσης που σχετίζονται με την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης •

.2 περιφερειακά και εθνικά γυμνάσια στα πεδία της ασφάλειας και της πρόληψης ρύπανσης, τα οποία αφορούν και εμπλέκουν ένα ευρύ φάσμα εθνικών, περιφερειακών και διεθνών οργανισμών που σχετίζονται με τη ναυτιλία, εταιρείες και ναυτικούς• και

.3 χρήση μηχανισμών επιβράβευσης και παροχής κινήτρων για τις ναυτιλιακές εταιρείες και τους ναυτικούς που αφορούν στη βελτίωση της ασφάλειας και της πρόληψης της ρύπανσης.

13 Επιπλέον, το Κράτος θα λαμβάνει μέτρα για να αναγνωρίζει και να περιορίζει τις αιτίες οποιασδήποτε μη-συμμόρφωσης, ώστε να προλαμβάνει την επανάληψή τους, συμπεριλαμβανομένων:

.1 ανασκόπηση και ανάλυση των μη-συμμορφώσεων •

.2 εφαρμογή των απαραίτητων διορθωτικών ενεργειών• και

.3 ανασκόπηση των αναληφθέντων διορθωτικών ενεργειών.

14 Το Κράτος θα καθορίσει τις αναγκαίες ενέργειες για την εξάλειψη των αιτιών δυνητικών μη-συμμορφώσεων, ώστε να αποτραπεί η εμφάνισή τους.

ΜΕΡΟΣ 2
ΚΡΑΤΗ ΣΗΜΑΙΑΣ

Εφαρμογή

15 Τα Κράτη Σημαίας, προκειμένου να εκπληρώνουν αποτελεσματικά τις ευθύνες και υποχρεώσεις τους, θα πρέπει:

.1 να εφαρμόζουν πολιτικές μέσω της έκδοσης εθνικής νομοθεσίας και οδηγιών, οι οποίες θα βοηθούν στην εφαρμογή και την επιβολή των απαιτήσεων όλων των συμβάσεων και πρωτοκόλλων ασφαλείας και πρόληψης ρύπανσης στα οποία είναι μέρη • και

.2 να αναθέτουν αρμοδιότητες εντός των Αρχών τους για την επικαιροποίηση και την αναθεώρηση κάθε σχετικής υιοθετούμενης πολιτικής, όπως απαιτείται.

16 Ένα Κράτος Σημαίας θα καθιερώνει πόρους και διεργασίες ικανές για τη διαχείριση ενός προγράμματος για την ασφάλεια και προστασία του περιβάλλοντος, το οποίο, κατ’ ελάχιστο, θα αποτελείται από τα ακόλουθα:

.1 διοικητικές οδηγίες για την εφαρμογή των εφαρμοστέων διεθνών κανόνων και κανονισμών καθώς επίσης και την ανάπτυξη και τη διάδοση οποιωνδήποτε ερμηνευτικών εθνικών κανονισμών, οι οποίοι μπορεί να είναι αναγκαίοι, συμπεριλαμβανομένων των πιστοποιητικών που εκδίδονται από νηογνώμονα, που είναι αναγνωρισμένος από το Κράτος Σημαίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού XI-1/1 της Δ.Σ SOLAS και το οποίο πιστοποιητικό απαιτείται από το Κράτος Σημαίας για να αποδεικνύεται η συμμόρφωση του πλοίου με τις κατασκευαστικές, μηχανικές, ηλεκτρικές και/ή άλλες απαιτήσεις μίας διεθνούς σύμβασης στην οποία το Κράτος Σημαίας είναι μέρος ή η συμμόρφωση με κά-

ποια απαίτηση των εθνικών κανονισμών του Κράτους Σημαίας•

.2 συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των εφαρμοστέων διεθνών οργάνων, χρησιμοποιώντας ένα πρόγραμμα ελέγχου και επιθεώρησης, ανεξάρτητο από οποιαδήποτε διοικητικά σώματα που εκδίδουν τα απαιτούμενα πιστοποιητικά και τα σχετικά έγγραφα και/ή από οποιαδήποτε οντότητα στην οποία έχει εκχωρηθεί εξουσία από το κράτος να εκδίδει τα απαιτούμενα πιστοποιητικά και τα σχετικά έγγραφα•

.3 συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που σχετίζονται με τα διεθνή πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών των ναυτικών. Αυτό περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων:

.1 εκπαίδευση, αξιολόγηση ικανότητας και πιστοποίηση των ναυτικών•

.2 πιστοποιητικά και θεωρήσεις τα οποία αντανακλούν επακριβώς τις ικανότητες των ναυτικών, με τη χρήση της κατάλληλης ορολογίας καθώς επίσης και όρων οι οποίοι είναι ταυτόσημοι με εκείνους που χρησιμοποιούνται σε κάθε έγγραφο ασφαλούς στελέχωσης που εκδίδεται στο πλοίο.

.3 τη διενέργεια αμερόληπτης έρευνας για κάθε αναφερόμενη αντικανονικότητα, είτε προήλθε από ενέργεια ή από παράλειψη, η οποία ενδέχεται να αποτελέσει άμεση απειλή για την ασφάλεια της ζωής ή της περιουσίας στη θάλασσα ή το θαλάσσιο περιβάλλον, από τους κατόχους πιστοποιητικών ή θεωρήσεων που εκδόθηκαν από το Κράτος•

.4 ρυθμίσεις για την απόσυρση, αναστολή ή ακύρωση των πιστοποιητικών ή των θεωρήσεων που εκδόθηκαν από το Κράτος όταν κρίνεται δικαιολογημένο και είναι αναγκαίο για την πρόληψη της απάτης • και

.5 διοικητικές ρυθμίσεις περιλαμβανομένων εκείνων που σχετίζονται με τις δραστηριότητες εκπαίδευσης, αξιολόγησης και πιστοποίησης που διενεργούνται υπό την αρμοδιότητα άλλου Κράτους, οι οποίες είναι τέτοιες που το Κράτος Σημαίας αποδέχεται την ευθύνη του για τη διασφάλιση της επάρκειας των πλοίαρχων, αξιωματικών και των άλλων ναυτικών που υπηρετούν σε πλοία που φέρουν τη σημαία του Κράτους.

.4 τη διενέργεια διερευνήσεων σε ατυχήματα και την έγκαιρη διαχείριση των περιπτώσεων που περιλαμβάνουν πλοία με αναγνωρισμένες ελλείψεις, και

.5 την ανάπτυξη, τεκμηρίωση και την παροχή οδηγιών που αφορούν εκείνες τις απαιτήσεις που περιέχονται στα σχετικά διεθνή όργανα και οι οποίες ικανοποιούν την Αρχή.

17 Το Κράτος Σημαίας θα διασφαλίζει ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία του είναι επαρκώς και αποτελεσματικώς στελεχωμένα, λαμβάνοντας υπόψη σχετικά και υφιστάμενα μέτρα, όπως οι Αρχές Ασφαλούς Στελέχωσης που έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό.

Εκχώρηση Εξουσίας

18 Όσον αφορά μόνον τα πλοία που φέρουν τη σημαία του, όταν το Κράτος Σημαίας εξουσιοδοτεί έναν αναγνωρισμένο οργανισμό να ενεργεί για λογαριασμό του, διενεργώντας τις επιθεωρήσεις, ελέγχους, εκδίδοντας πιστοποιητικά και έγγραφα, τη σήμανση των πλοίων και εκτελώντας άλλο κυβερνητικό έργο που απαιτείται από τις συμβάσεις του Οργανισμού ή από την εθνική του νομοθεσία, θα ρυθμίζει την παρεχόμενη(ες) εξουσιοδότηση(εις) σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις των διεθνών υποχρεωτικών οργάνων, ώστε:

.1 να καθορίζει ότι ο αναγνωρισμένος οργανισμός διαθέτει επαρκείς πόρους αναφορικά με τις τεχνικές, διοικητικές και ερευνητικές ικανότητες για να εκπληρώνει τα ανατιθέμενα καθήκοντα σύμφωνα με τα απαιτούμενα πρότυπα για αναγνωρισμένους οργανισμούς που ενεργούν για λογαριασμό της Αρχής, τα οποία καθορίζονται στα σχετικά όργανα του Οργανισμού [1] ·

.2 να έχουν ως βάση μία επίσημη γραπτή συμφωνία μεταξύ της Αρχής και του αναγνωρισμένου Οργανισμού η οποία, κατ’ ελάχιστον, περιλαμβάνει τα στοιχεία που καθορίζονται στα σχετικά Όργανα του Οργανισμού[2], ή ισοδύναμες νομικές ρυθμίσεις και οι οποίες δύνανται να βασίζονται στην πρότυπη συμφωνία για την εξουσιοδότηση αναγνωρισμένων Οργανισμών που ενεργούν για λογαριασμό της Αρχής [3],

.3 να εκδίδουν ειδικές οδηγίες που καθορίζουν λεπτομερώς τις ενέργειες που πρέπει να ακολουθούνται σε περίπτωση που ένα πλοίο βρεθεί να είναι ακατάλληλο να εκτελέσει πλόες χωρίς να αποτελεί κίνδυνο για το ίδιο το πλοίο ή τα πρόσωπα που επιβαίνουν σε αυτό ή διαπιστωθεί να αποτελεί αδικαιολόγητη απειλή για πρόκληση ζημίας στο θαλάσσιο περιβάλλον·

.4 να παρέχει στον αναγνωρισμένο οργανισμό όλα τα κατάλληλα όργανα του εθνικού δικαίου και τις ερμηνείες αυτών, οι οποίες θέτουν σε ισχύ τις διατάξεις των συμβάσεων και καθορίζουν, μόνο για την εφαρμογή στα πλοία που φέρουν τη σημαία του Κράτους, εάν οιαδήποτε επιπρόσθετα πρότυπα της Αρχής είναι πέραν των απαιτήσεων των συμβάσεων από οποιαδήποτε άποψη· και

.5 να απαιτούν ότι ο αναγνωρισμένος οργανισμός διατηρεί αρχεία, τα οποία θα παρέχουν στην Αρχή δεδομένα, προς υποβοήθηση στην ερμηνεία των απαιτήσεων που περιέχονται στα εφαρμοστέα διεθνή όργανα.

19 Το Κράτος Σημαίας δε θα υποχρεώνει τους αναγνωρισμένους του οργανισμούς να εφαρμόζουν σε πλοία πέραν εκείνων που φέρουν τη Σημαία του, οποιαδήποτε απαίτηση που αφορά στους κανόνες τους ταξινόμησης, απαιτήσεις, διαδικασίες ή τη διενέργεια άλλων διεργασιών κυβερνητικής πιστοποίησης, πέραν των συμβατικών απαιτήσεων και των υποχρεωτικών Οργάνων του Οργανισμού.

20 Το Κράτος Σημαίας θα καθιερώσει ή θα συμμετέχει σε ένα πρόγραμμα εποπτείας με επαρκείς πόρους για την παρακολούθηση και την επικοινωνία με τον (ους) αναγνωρισμένο(ους) του οργανισμό (ους), ώστε να διασφαλίσει ότι εκπληρώνει πλήρως τις διεθνείς του υποχρεώσεις:

---

[1] Προσάρτημα 1 των Κατευθυντήριων Οδηγιών για την εξουσιοδότηση Οργανισμών που λειτουργούν για λογαριασμό της Αρχής (Απόφαση Α.739(18)).

[2] Προσάρτημα 2 των Κατευθυντήριων Οδηγιών για την εξουσιοδότηση Οργανισμών που λειτουργούν για λογαριασμό της Αρχής (Απόφαση Α.739(18)).

[3] MSC/Circ.710-MEPC/Circ.307.

.1 ασκώντας την εξουσία του να διενεργεί συμπληρωματικές επιθεωρήσεις, ώστε να διασφαλίζει ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία του συμμορφώνονται αποτελεσματικά με τις απαιτήσεις των εφαρμοστέων διεθνών οργάνων·

.2 διενεργώντας συμπληρωματικές επιθεωρήσεις, στο βαθμό που κρίνει αναγκαίο, ώστε να διασφαλίζει ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία του συμμορφώνονται με τις εθνικές απαιτήσεις, που συμπληρώνουν τις απαιτήσεις των διεθνών υποχρεωτικών οργάνων· και

.3 διαθέτοντας προσωπικό που διαθέτει καλή γνώση των κανόνων και κανονισμών του Κράτους Σημαίας και των αναγνωρισμένων οργανισμών και που είναι διαθέσιμο για να διεξάγει αποτελεσματική εποπτεία των αναγνωρισμένων οργανισμών.

21 Το Κράτος Σημαίας, όταν εξουσιοδοτεί επιθεωρητή(ες), με σκοπό τη διενέργεια επιθεωρήσεων, ελέγχων και επιθεωρήσεων εκ μέρους του, θα ρυθμίζει αυτές τις εξουσιοδοτήσεις, ανάλογα με την περίπτωση, σύμφωνα με τις οδηγίες που παρέχονται στην παράγραφο 18 και ιδιαίτερα τις υποπαραγράφους .3 και .4

Επιβολή

22 Το Κράτος Σημαίας θα λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα, για να εξασφαλίσει την τήρηση των διεθνών κανόνων και προτύπων από τα πλοία που φέρουν τη σημαία του και από τις οντότητες και πρόσωπα υπό τη δικαιοδοσία του, ώστε να διασφαλίσει τη συμμόρφωση με τις διεθνείς του υποχρεώσεις. Τα μέτρα αυτά θα πρέπει να περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων:

.1 την απαγόρευση απόπλου των πλοίων που φέρουν τη σημαία του, μέχρι τα πλοία αυτά να μπορούν να εκτελούν πλόες, σε συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των διεθνών κανόνων και προτύπων·

.2 τη περιοδική επιθεώρηση των πλοίων που φέρουν τη σημαία του, ώστε να επαληθεύεται ότι η πραγματική κατάσταση του πλοίου και του πληρώματος ανταποκρίνεται στα πιστοποιητικά που το πλοίο φέρει·

.3 διασφάλιση, από πλευράς του επιθεωρητή, κατά τη διάρκεια της περιοδικής επιθεώρησης που αναφέρεται στην υποπαράγραφο .2 ότι οι ναυτικοί που υπηρετούν στα πλοία είναι εξοικειωμένοι με:

.1 τα ειδικά τους καθήκοντα· και

.2 τις διατάξεις του πλοίου, εγκαταστάσεις, εξοπλισμό και διαδικασίες·

.4 διασφάλιση ότι το πλήρωμα του πλοίου, στο σύνολό του, μπορεί να συντονίζει αποτελεσματικά δραστηριότητες σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης καθώς και κατά την εκτέλεση καθηκόντων ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια ή την πρόληψη ή τον περιορισμό της ρύπανσης·

.5 την πρόβλεψη, σε εθνικούς νόμους και κανονισμούς, για ποινές επαρκούς αυστηρότητας ώστε να αποθαρρύνεται η παραβίαση των διεθνών κανόνων και προτύπων από τα πλοία που φέρουν τη σημαία του·

.6 την εκκίνηση διαδικασιών μετά τη διενέργεια διερεύνησης, εναντίον των πλοίων που φέρουν τη σημαία του τα οποία έχουν παραβιάσει διεθνείς κανόνες και πρότυπα, ανεξάρτητα από το μέρος στο οποίο συνέβη η παράβαση·

.7 την πρόβλεψη, σε εθνικούς νομούς και κανονισμούς, για ποινές επαρκούς αυστηρότητας, ώστε να αποθαρρύνεται η παραβίαση των διεθνών κανόνων και προτύπων από πρόσωπα, στα οποία έχουν εκδοθεί πιστοποιητικά ή θεωρήσεις, υπό την εξουσία του· και

.8 την εκκίνηση διαδικασιών μετά τη διενέργεια διερεύνησης, εναντίον των προσώπων που φέρουν πιστοποιητικά ή θεωρήσεις , τα οποία έχουν παραβιάσει διεθνείς κανόνες και πρότυπα, ανεξάρτητα από το μέρος στο οποίο συνέβη η παράβαση.

23 Το Κράτος Σημαίας θα αναπτύξει και εφαρμόσει ένα πρόγραμμα ελέγχου και παρακολούθησης, κατάλληλο, ώστε να:

.1 προβλέπεται η άμεση και διεξοδική διερεύνηση ατυχημάτων, με κατάλληλη αναφορά προς τον Οργανισμό·

.2 προβλέπεται η συλλογή στατιστικών δεδομένων, ώστε να μπορεί να διεξαχθεί ανάλυση τάσεων για την αναγνώριση προβληματικών περιοχών· και

.3 προβλέπεται η έγκαιρη ανταπόκριση σε ελλείψεις και υποτιθέμενα περιστατικά ρύπανσης, που αναφέρονται από Κράτη Λιμένα ή από Παράκτια Κράτη.

24 Επιπρόσθετα τα Κράτος Σημαίας πρέπει να:

.1 διασφαλίζει τη συμμόρφωση με τα εφαρμοστέα διεθνή όργανα, μέσω της εθνικής νομοθεσίας·

.2 παρέχει έναν κατάλληλο αριθμό προσοντούχου προσωπικού, για να εφαρμόζει και επιβάλλει την εθνική νομοθεσία που αναφέρεται στην υποπαράγραφο 15.1, περιλαμβανομένου του προσωπικού που διενεργεί τις διερευνήσεις και επιθεωρήσεις·

.3 παρέχει έναν επαρκή αριθμό προσοντούχου προσωπικού του Κράτους Σημαίας για τη διερεύνηση περιστατικών, όπου πλοία που φέρουν τη σημαία του έχουν κρατηθεί από Κράτη λιμένα·

.4 παρέχει έναν επαρκή αριθμό προσοντούχου προσωπικού του Κράτους Σημαίας για τη διερεύνηση περιστατικών όπου η εγκυρότητα ενός πιστοποιητικού ή μιας θεώρησης ή της ικανότητας προσώπων που φέρουν πιστοποιητικά ή θεωρήσεις που έχουν εκδοθεί υπό την εξουσία του, αμφισβητείται από Κράτη Λιμένα· και

.5 διασφαλίζει την εκπαίδευση και την εποπτεία των δραστηριοτήτων των επιθεωρητών και των διερευνητών του Κράτους Σημαίας.

25 Όταν το Κράτος Σημαίας πληροφορείται ότι ένα πλοίο που φέρει τη σημαία του έχει κρατηθεί από ένα Κράτος Λιμένα, το Κράτος Σημαίας θα επιβλέπει ότι λαμβάνονται κατάλληλα διορθωτικά μέτρα, ώστε το εν λόγω πλοίο να συμμορφωθεί άμεσα με τα εφαρμοστέα διεθνή όργανα.

26 Το Κράτος Σημαίας ή ένας αναγνωρισμένος οργανισμός που ενεργεί για λογαριασμό του θα εκδίδει ή θεωρεί ένα διεθνές πιστοποιητικό σε ένα πλοίο, μόνον αφού έχει διαπιστώσει ότι το πλοίο συμμορφώνεται με όλες τις εφαρμοστέες απαιτήσεις.

27 Το Κράτος Σημαίας θα εκδίδει ένα διεθνές πιστοποιητικό ικανότητας ή θεώρηση σε ένα πρόσωπο, μόνον αφού έχει διαπιστώσει ότι το πρόσωπο συμμορφώνεται με όλες τις διεθνείς απαιτήσεις.

Επιθεωρητές Κράτους Σημαίας

28 Το Κράτος Σημαίας θα καθορίσει και τεκμηριώσει τις υποχρεώσεις, την αρμοδιότητα και αλληλεπίδραση όλου του προσωπικού που διαχειρίζεται, εκτελεί και επαληθεύει έργο που σχετίζεται και επηρεάζει την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης.

29 Το προσωπικό που είναι υπεύθυνο ή διενεργεί επιθεωρήσεις, ελέγχους σε πλοία και εταιρείες που διέπονται από τα σχετικά διεθνή υποχρεωτικά όργανα, θα πρέπει να διαθέτει κατ’ ελάχιστον τα ακόλουθα:

.1 κατάλληλα προσόντα κτηθέντα από σχολή θαλάσσιας ή ναυτικής εκπαίδευσης και σχετική θαλάσσια εμπειρία ως πιστοποιημένος αξιωματικός πλοίου ο οποίος φέρει ή έφερε έγκυρο, αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας σε επίπεδο διοίκησης και που έχει διατηρήσει την τεχνική γνώση των πλοίων και της λειτουργίας τους, αφότου απέκτησε το αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας ή

.2 πτυχίο ή ισοδύναμο τίτλο ιδρύματος τριτοβάθμιας εκπαίδευσης σε σχετικό πεδίο μηχανικής ή άλλης επιστήμης που αναγνωρίζεται από το Κράτος Σημαίας ή

.3 διαπίστευση ως επιθεωρητής, μέσω επίσημου προγράμματος εκπαίδευσης που οδηγεί στο ίδιο επίπεδο εμπειρίας και ικανότητας του επιθεωρητή, όπως αυτό που απαιτείται στις παραγράφους 29.1, 29.2 και 32.

30 Το προσοντούχο, σύμφωνα με την παράγραφο 29.1, προσωπικό θα πρέπει να έχει θαλάσσια υπηρεσία για περίοδο όχι μικρότερη από τρία έτη ως αξιωματικός καταστρώματος ή μηχανοστασίου.

31 Το προσοντούχο, σύμφωνα με την παράγραφο 29.2, προσωπικό θα πρέπει να έχει εργασθεί υπό σχετική ιδιότητα για τουλάχιστον τρία έτη.

32 Επιπρόσθετα, το προσωπικό αυτό θα πρέπει να διαθέτει κατάλληλη πρακτική και θεωρητική γνώση των πλοίων, της λειτουργίας τους και των διατάξεων των σχετικών εθνικών και διεθνών οργάνων που είναι αναγκαία για την εκτέλεση των καθηκόντων τους ως επιθεωρητές Κράτους Σημαίας η οποία έχει αποκτηθεί μέσω τεκμηριωμένων προγραμμάτων εκπαίδευσης.

33 Λοιπό προσωπικό που υποστηρίζει την εκτέλεση τέτοιου έργου θα πρέπει να διαθέτει εκπαίδευση, κατάρτιση και επίβλεψη, ανάλογη με τα καθήκοντα τα οποία είναι εξουσιοδοτημένο να εκτελεί.

34 Προηγούμενη σχετική εμπειρία στο πεδίο εξειδίκευσης συνιστάται να εκλαμβάνεται ως πλεονέκτημα. Σε περίπτωση μη προηγούμενης εμπειρίας, η Αρχή θα παρέχει κατάλληλη πρακτική εκπαίδευση.

35 Το Κράτος Σημαίας θα εφαρμόζει ένα τεκμηριωμένο σύστημα για τα προσόντα του προσωπικού και τη συνεχή επικαιροποίηση των γνώσεών του, ανάλογα με τα καθήκοντα τα οποία έχουν εξουσιοδοτηθεί να αναλάβουν.

36 Ανάλογα με την(ις) λειτουργία(ες) που θα εκτελείται(ούνται), τα προσόντα θα πρέπει να περιλαμβάνουν:

.1 γνώση των εφαρμοστέων διεθνών και εθνικών κανόνων και κανονισμών για τα πλοία, τις εταιρείες τους , το πλήρωμα, το φορτίο και τη λειτουργία τους ·

.2 γνώση των διαδικασιών που πρέπει να εφαρμόζονται κατά τις λειτουργίες της επιθεώρησης, πιστοποίησης, ελέγχου, διερεύνησης και εποπτείας·

.3 κατανόηση των στόχων και των σκοπών των διεθνών και εθνικών οργάνων που αφορούν στην ναυτική ασφάλεια και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος καθώς και σχετικών προγραμμάτων ·

.4 κατανόηση των διεργασιών τόσο επί του πλοίου όσο και επί της ξηράς, εσωτερικών καθώς επίσης και εξωτερικών ·

.5 κατοχή της απαραίτητης επαγγελματικής ικανότητας, προκειμένου να εκτελεί τις ανατιθέμενες εργασίες αποτελεσματικά και επαρκώς ·

.6 πλήρη ευαισθητοποίηση σε θέματα ασφαλείας σε όλες τις περιπτώσεις, εξίσου και για την ατομική ασφάλεια · και

.7 εκπαίδευση ή εμπειρία στις διάφορες εργασίες που πρόκειται να εκτελέσει και κατά προτίμηση επίσης στις λειτουργίες που πρόκειται να αξιολογήσει.

37 Το κράτος σημαίας θα εκδίδει ένα έγγραφο ταυτοποίησης για τον επιθεωρητή, ώστε να το φέρει κατά την εκτέλεση των εργασιών του/της.

Διερευνήσεις Κράτους Σημαίας

38 Οι διερευνήσεις ναυτικής ασφάλειας θα διεξάγονται από αμερόληπτους και αντικειμενικούς διερευνητές, οι οποίοι είναι κατάλληλα προσοντούχοι και γνώστες σε θέματα που σχετίζονται με τα ατυχήματα. Υπό την επιφύλαξη συμφωνίας, σύμφωνα με την οποία Κράτος ή Κράτη θα είναι το Κράτος(η) διερεύνησης ναυτικής ασφάλειας, το Κράτος Σημαίας θα παρέχει προσοντούχους διερευνητές για τον σκοπό αυτό, ανεξάρτητα από το μέρος του ατυχήματος ή του συμβάντος.

39 Το Κράτος Σημαίας συνιστάται να διασφαλίζει ότι οι διερευνητές έχουν εργασιακή γνώση και πρακτική εμπειρία στους τομείς εκείνους που αφορούν στα κανονικά τους καθήκοντα. Επιπρόσθετα, για το σκοπό της υποστήριξης των διερευνητών κατά την εκτέλεση των καθηκόντων, πέραν των κανονικών αναθέσεων, το Κράτος Σημαίας συνιστάται να διασφαλίζει άμεση πρόσβαση σε εμπειρογνωμοσύνη στους ακόλουθους τομείς, όπως κρίνεται αναγκαίο:

.1 ναυσιπλοΐα και κανονισμοί σύγκρουσης

.2 κανονισμοί Κράτους Σημαίας για τα πιστοποιητικά ναυτικής ικανότητας.

.3 αιτίες θαλάσσιας ρύπανσης

.4 τεχνικές συνέντευξης

.5 συλλογή τεκμηρίων και

.6 αξιολόγηση της επίδρασης του ανθρώπινου παράγοντα

40 Συνιστάται όπως κάθε ατύχημα που σχετίζεται με τραυματισμό προσώπου το οποίο συνεπάγεται την απουσία από τα καθήκοντά του για τρεις ή περισσότερες ημέρες και οποιοσδήποτε θάνατος προκαλείται από εργατικό ατύχημα και συμβάν σε πλοία του Κράτους Σημαίας, να διερευνάται και να δημοσιεύονται τα αποτελέσματα των διερευνήσεων αυτών.

41 Τα ατυχήματα των πλοίων θα διερευνώνται και θα υποβάλλεται έκθεση, σύμφωνα με τα σχετικά διεθνή όργανα, λαμβάνοντας υπόψη τον Κώδικα Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων, όπως μπορεί να τροποποιηθεί

και τις Κατευθυντήριες Οδηγίες που έχουν αναπτυχθεί από τον Οργανισμό [4]. Η έκθεση διερεύνησης θα προωθείται στον Οργανισμό μαζί με τις παρατηρήσεις του Κράτους Σημαίας, σύμφωνα με τις οδηγίες που αναφέρονται παραπάνω.

Αξιολόγηση και ανασκόπηση

42 Το Κράτος Σημαίας θα αξιολογεί, σε περιοδική βάση, την απόδοσή του σε σχέση με την εφαρμογή των διοικητικών διεργασιών, διαδικασιών και των απαιτούμενων πόρων για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών του, όπως αυτές απαιτούνται από τα διεθνή όργανα στα οποία είναι μέρος.

43 Τα μέτρα για την αξιολόγηση της απόδοσης των Κρατών Σημαίας θα περιλαμβάνουν μεταξύ, άλλων, τα ποσοστά κρατήσεων που επιβλήθηκαν στο πλαίσιο ελέγχων του Κράτους Λιμένα, τα αποτελέσματα επιθεωρήσεων του Κράτους Σημαίας, τα στατιστικά ατυχημάτων, τις διεργασίες επικοινωνίας και πληροφόρησης, τα ετήσια στατιστικά απωλειών (μη περιλαμβανομένων των κατασκευαστικών ολικών απωλειών) καθώς και άλλους δείκτες απόδοσης, όπως μπορεί να κρίνονται κατάλληλοι, ώστε να καθορισθεί εάν η στελέχωση, οι πόροι και οι διοικητικές διαδικασίες είναι επαρκείς για να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του ως Κράτος Σημαίας.

44 Οι συνιστώμενοι τομείς για τακτική ανασκόπηση δύνανται να περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων:

.1 αναλογία απωλειών του στόλου και ατυχημάτων ώστε να αναγνωρίζονται τάσεις σε επιλεγμένες χρονικές περιόδους·

.2 τον αριθμό των επιβεβαιωμένων περιπτώσεων πλοίων που έχουν κρατηθεί σε σχέση με το μέγεθος του στόλου·

.3 τον αριθμό των επιβεβαιωμένων περιπτώσεων ανικανότητας ή κακής πρακτικής από πρόσωπα που φέρουν πιστοποιητικά ή θεωρήσεις που εκδόθηκαν υπό την εξουσία του Κράτους Σημαίας·

.4 ανταποκρίσεις σε εκθέσεις Κράτους Λιμένα με παρατηρήσεις ή παρεμβάσεις ·

.5 διερευνήσεις σε πολύ σοβαρά και σοβαρά ατυχήματα και γνώσεις που έχουν αποκτηθεί από αυτές·

.6 τεχνικοί και λοιποί πόροι που διατέθηκαν·

.7 αποτελέσματα επιθεωρήσεων και ελέγχων των πλοίων του στόλου ·

.8 διερεύνηση των εργατικών ατυχημάτων ·

.9 τον αριθμό των συμβάντων και των παραβιάσεων που συμβαίνουν υπό τους εφαρμοστέους διεθνείς ναυτιλιακούς κανονισμούς πρόληψης ρύπανσης και

.10 τον αριθμό των αναστολών ή αποσύρσεων πιστοποιητικών, θεωρήσεων, εγκρίσεων ή παρόμοιων πράξεων

[4] Αναφορά στον υποχρεωτικό Κώδικα των Διεθνών Προτύπων και των Συνιστώμενων Πρακτικών για τη Διερεύνηση Ασφάλειας σε Ναυτικό Ατύχημα ή Θαλάσσιο Συμβάν (Κώδικας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων), που υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό με την απόφαση MSC.255(84) και τις Κατευθυντήριες Οδηγίες για την υποστήριξη των διερευνητών στην εφαρμογή του Κώδικα Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων, που υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.1075(28).

ΜΕΡΟΣ 3

ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΚΡΑΤΗ[5[

Εφαρμογή

45 Τα Παράκτια Κράτη έχουν ορισμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις σύμφωνα με διάφορα διεθνή όργανα. Όταν ασκούν τα δικαιώματά τους σύμφωνα με εκείνα τα όργανα, τα Παράκτια Κράτη αναλαμβάνουν επιπρόσθετες υποχρεώσεις.

46 Το Παράκτιο Κράτος, για να εκπληρώνει αποτελεσματικά τις υποχρεώσεις του, θα πρέπει να:

.1 εφαρμόζει πολιτικές μέσω εκδοθείσας εθνικής νομοθεσίας και οδηγιών, η οποία θα συνδράμει στην εφαρμογή και την επιβολή των απαιτήσεων όλων των συμβάσεων για την ασφάλεια και την πρόληψη ρύπανσης και των πρωτοκόλλων στα οποία είναι μέρος, και

.2 αναθέτει αρμοδιότητες για την επικαιροποίηση και αναθεώρηση κάθε σχετικής υιοθετούμενης πολιτικής, όπως κρίνεται αναγκαίο.

47 Ένα Παράκτιο Κράτος θα διασφαλίζει ότι η νομοθεσία, οι οδηγίες και οι διαδικασίες του, έχουν θεσπισθεί για την ενιαία εφαρμογή και επαλήθευση των δικαιωμάτων του, των υποχρεώσεων και των ευθυνών του που περιέχονται στα σχετικά διεθνή όργανα στα οποία είναι μέρος.

48 Αυτά τα δικαιώματα, οι υποχρεώσεις και οι ευθύνες του δύνανται να περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων:

.1 υπηρεσίες ραδιοεπικοινωνιών ·

.2 μετεωρολογικές υπηρεσίες και προειδοποιήσεις·

.3 υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης·

.4 υδρογραφικές Υπηρεσίες·

.5 πορειογράφηση πλοίων ·

.6 συστήματα αναφορών πλοίων ·

.7 υπηρεσίες κίνησης πλοίων · και

.8 βοηθήματα στην ναυσιπλοΐα

Επιβολή

49 Τα Παράκτια Κράτη θα λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίζουν την τήρηση των διεθνών κανόνων, όταν ασκούν τα δικαιώματά τους και εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους.

50 Ένα Παράκτιο Κράτος θα εξετάζει, αναπτύσσει και εφαρμόζει ένα πρόγραμμα ελέγχου και παρακολούθησης, όπως κρίνεται απαραίτητο, ώστε να:

.1 προβλέπει τη συλλογή στατιστικών δεδομένων, ώστε να μπορεί να διενεργείται ανάλυση τάσεων για να εντοπίζονται προβληματικά πεδία.

.2 θεσπίζει μηχανισμούς για την έγκαιρη ανταπόκριση σε περιστατικά ρύπανσης στα ύδατα του, και

.3 συνεργάζεται με Κράτη Σημαίας και/ή Κράτη Λιμένα, όπως κρίνεται απαραίτητο, στις διερευνήσεις ναυτικών ατυχημάτων.

Αξιολόγηση και ανασκόπηση

51 Ένα Παράκτιο Κράτος θα αξιολογεί περιοδικά την απόδοσή του σε σχέση με την άσκηση των δικαιωμάτων του και την εκπλήρωση των υποχρεώσεών του σύμφωνα με τα εφαρμοστέα διεθνή όργανα.

[5] Οι απαιτήσεις που περιέχονται σε αυτό το τμήμα θα εφαρμόζονται στην έκταση, κατά την οποία πλοία υποκείμενα στα υποχρεωτικά όργανα του ΔΝΟ, μπορούν να έχουν πρόσβαση σε λιμένες του Συμβαλλόμενου Κράτους.

ΜΕΡΟΣ 4

ΚΡΑΤΗ ΛΙΜΕΝΑ[6]

Εφαρμογή

52 Τα Κράτη Λιμένα έχουν συγκεκριμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις σύμφωνα με διάφορα διεθνή όργανα. Όταν ασκούν τα δικαιώματά τους σύμφωνα με εκείνα τα όργανα, τα Κράτη Λιμένα αναλαμβάνουν επιπρόσθετες υποχρεώσεις.

53 Τα Κράτη Λιμένα μπορούν να διαδραματίσουν έναν ουσιώδη ρόλο στην επίτευξη της ναυτικής ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος, συμπεριλαμβανομένης της πρόληψης της ρύπανσης. Ο ρόλος και οι ευθύνες του Κράτους Λιμένα σε σχέση με την ναυτική ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος προέρχεται από έναν συνδυασμό διεθνών συνθηκών, συμβάσεων και εθνικών νόμων καθώς επίσης, σε ορισμένες περιπτώσεις, από διμερείς και πολυμερείς συμφωνίες.

54 Το Κράτος Λιμένα για να εκπληρώνει αποτελεσματικά τις υποχρεώσεις του, θα πρέπει να :

.1 εφαρμόζει πολιτικές μέσω εκδοθείσας εθνικής νομοθεσίας και οδηγιών, η οποία θα συνδράμει στην εφαρμογή και την επιβολή των απαιτήσεων όλων των συμβάσεων για την ασφάλεια και την πρόληψη ρύπανσης και των πρωτοκόλλων στα οποία είναι μέρος, και

.2 αναθέτει αρμοδιότητες για να επικαιροποιεί και αναθεωρεί κάθε σχετική υιοθετούμενη πολιτική, όπως κρίνεται αναγκαίο.

55 Ένα Κράτος Λιμένα θα διασφαλίζει ότι η νομοθεσία, οι οδηγίες και οι διαδικασίες του, έχουν θεσπισθεί για την ενιαία εφαρμογή και επαλήθευση των δικαιωμάτων του, των υποχρεώσεων και των ευθυνών του που περιέχονται στα σχετικά διεθνή όργανα στα οποία είναι μέρος.

56 Αυτά τα δικαιώματα, οι υποχρεώσεις και οι ευθύνες του δύνανται να περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων:

.1 την παροχή κατάλληλων εγκαταστάσεων υποδοχής ή ικανότητα αποδοχής όλων των ροών αποβλήτων που ρυθμίζονται από τα όργανα του Οργανισμού.

.2 έλεγχο Κράτους Λιμένα[7] και

.3 τήρηση μητρώου παρόχων καύσιμου πετρελαίου

Επιβολή

57 Τα Κράτη Λιμένα θα λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίζουν την τήρηση των διεθνών κανόνων, όταν ασκούν τα δικαιώματά τους και εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους.

58 Πολλά διεθνή ναυτιλιακά όργανα για την ασφάλεια και την πρόληψη θαλάσσιας ρύπανσης περιέχουν συγκεκριμένες διατάξεις που επιτρέπουν τη διενέργεια ελέγχου από το Κράτος Λιμένα.

[6] Οι απαιτήσεις που περιέχονται σε αυτό το τμήμα θα εφαρμόζονται στην έκταση, κατά την οποία πλοία υποκείμενα στα υποχρεωτικά όργανα του ΔΝΟ, μπορούν να έχουν πρόσβαση σε λιμένες του Συμβαλλόμενου Κράτους.

[7] Αναφορά στις διαδικασίες για τον έλεγχο του Κράτους Λιμένα, 2011 (Απόφαση, Α.1052(27)).

59 Επίσης, κάποια από αυτά τα όργανα υποχρεώνουν τα Κράτη Λιμένα να μη μεταχειρίζονται πιο ευνοϊκά τα μη- μέρη σε αυτές τις συμβάσεις, απ’ ό, τι εκείνα που είναι μέρη. Αυτό σημαίνει ότι τα Κράτη Λιμένα θα επιβάλλουν τους όρους αυτών των οργάνων εξίσου και σε μη-μέρη.

60 Το Κράτος Λιμένα, όταν ασκεί το δικαίωμά του να διενεργεί έλεγχο Κράτους Λιμένα, θα θεσπίζει διεργασίες, ώστε να διαχειρίζεται ένα πρόγραμμα τέτοιου ελέγχου (Κράτους Λιμένα) που να συνάδει με τη σχετική απόφαση που υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό.[7]

61 Ο έλεγχος Κράτους Λιμένα θα διενεργείται μόνον από εξουσιοδοτημένους και προσοντούχους αξιωματικούς ελέγχου Κράτους Λιμένα, σύμφωνα με τις σχετικές διαδικασίες που έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό.

62 Οι αξιωματικοί ελέγχου Κράτους Λιμένα και τα πρόσωπα που τους συνδράμουν θα είναι απαλλαγμένοι από οποιεσδήποτε εμπορικές, οικονομικές και λοιπές πιέσεις και δε θα έχουν εμπορικό ενδιαφέρον, είτε στο λιμένα του ελέγχου, είτε στα ελεγχόμενα πλοία, σε εγκαταστάσεις επισκευής πλοίων ή σε υπηρεσίες υποστήριξης στο λιμένα ή αλλού. Οι αξιωματικοί ελέγχου Κράτους Λιμένα δε θα εργάζονται ούτε θα αναλαμβάνουν έργο για λογαριασμό αναγνωρισμένου οργανισμού ή οργανισμούς ταξινόμησης. Θα εφαρμόζονται δε περαιτέρω διαδικασίες που να διασφαλίζουν ότι πρόσωπα και οργανισμοί εκτός του Κράτους Λιμένα δε θα μπορούν να επηρεάζουν τα αποτελέσματα της επιθεώρησης του Κράτους Λιμένα και του ελέγχου που διενεργείται.

Αξιολόγηση και ανασκόπηση

63 Ένα Κράτος Λιμένα θα αξιολογεί περιοδικά την απόδοσή του σε σχέση με την άσκηση των δικαιωμάτων του και την εκπλήρωση των υποχρεώσεών του σύμφωνα με τα εφαρμοστέα διεθνή όργανα του Οργανισμού.

Άρθρο 2

Ειδικές διατάξεις

Δεν ενσωματώνονται στην εθνική έννομη τάξη τα τμήματα 16.1, 18.1 και 19 του Μέρους 2 του Κώδικα Εφαρμογής των Οργάνων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (Κώδικας ΙΙΙ), σύμφωνα με το Π.Δ. 03/2016 (Α΄7).

Άρθρο 3

Η ισχύς της παρούσας Απόφασης αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η Απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Πειραιάς, 13 Ιουλίου 2017

Ο Υπουργός

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ

[7] Αναφορά στις διαδικασίες για τον έλεγχο του Κράτους Λιμένα, 2011 (Απόφαση, Α.1052(27)).



ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Την ευθύνη για την εκτύπωση, διαχείριση και κυκλοφορία των φύλλων της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως, (ΦΕΚ) στην έντυπη και ηλεκτρονική έκδοση, **έχει το Εθνικό Τυπογραφείο** το οποίο αποτελεί δημόσια υπηρεσία η οποία υπάγεται στο Υπουργείο Διοικητικής Ανασυγκρότησης. Το Εθνικό Τυπογραφείο έχει επίσης την ευθύνη για την κάλυψη των εκτυπωτικών αναγκών του Δημοσίου. (ν. 3469/2006, Α΄ 131).

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΕΙ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

1. ΦΥΛΛΟ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΦΕΚ)

Η ηλεκτρονική μορφή των ΦΕΚ διατίθεται δωρεάν από την ιστοσελίδα www.et.gr. Για τα ΦΕΚ που δεν έχουν ψηφιοποιηθεί και καταχωρισθεί στην πιο πάνω ιστοσελίδα δίνεται η δυνατότητα δωρεάν αποστολής με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο, μετά από αίτηση που υποβάλλεται ηλεκτρονικά με τη συμπλήρωση ειδικής φόρμας.

Η έντυπη μορφή των ΦΕΚ διατίθεται για μεμονωμένα φύλλα με το ανάλογο κόστος από το τμήμα Πωλήσεων απευθείας ή με ταχυδρομική αποστολή μέσω αίτησης παραγγελίας στα ΚΕΠ, ενώ για ετήσια συνδρομή από το τμήμα Συνδρομητών. Το κόστος για ασπρόμαυρο ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1€, προσαυξανόμενο κατά 0,20€ για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού. Το κόστος για έγχρωμο ΦΕΚ είναι 1,50€ από 1 έως 16 σελίδες, προσαυξανόμενο κατά 0,30€ για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.

Τρόπος αποστολής κειμένων προς δημοσίευση

- Τα κείμενα για δημοσίευση στο ΦΕΚ, από όλες τις δημόσιες υπηρεσίες και τους φορείς του δημόσιου τομέα, **αποστέλλονται στην διεύθυνση webmaster.et@et.gr** με χρήση προηγμένης ψηφιακής υπογραφής και χρονοσήμανσης.
- Οι περιλήψεις Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων, αποστέλλονται στην ηλεκτρονική διεύθυνση dds@et.gr με τη χρήση **απλού** ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.
- Κατ’ εξαίρεση, πολίτες οι οποίοι δεν έχουν αποκτήσει προηγμένη ηλεκτρονική υπογραφή, μπορούν να αποστέλλουν ταχυδρομικά ή να καταθέτουν με εκπρόσωπό τους κείμενα προς δημοσίευση αποτυπωμένα σε χαρτί, στο Τμήμα Παραλαβής Δημοσιευτέας Ύλης.

Πληροφορίες σχετικά με την αποστολή/κατάθεση εγγράφων προς δημοσίευση, την πώληση των τευχών και τους ισχύοντες τιμοκαταλόγους για όλες τις υπηρεσίες θα βρείτε στην ιστοσελίδα μας και στη διαδρομή Εξυπηρέτηση κοινού - τμήμα πωλήσεων ή συνδρομητών. Επίσης στην ιστοσελίδα μπορείτε να αναζητήσετε πληροφορίες σχετικά με την πορεία δημοσίευσης των εγγράφων, εφόσον γνωρίζετε τον Κωδικό Αριθμό Δημοσιεύματος (ΚΑΔ). Τον ΚΑΔ εκδίδει το Εθνικό Τυπογραφείο για όλα τα κείμενα που πληρούν τις προϋποθέσεις δημοσίευσης.

2. ΚΑΛΥΨΗ ΕΚΤΥΠΩΤΙΚΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ του Δημοσίου και των φορέων του

Το Εθνικό Τυπογραφείο μετά από αίτημα φορέα του Δημοσίου αναλαμβάνει να σχεδιάσει και να εκτυπώσει κάρτες, βιβλία, αφίσες, μπλοκ, μηχανογραφικά έντυπα, φακέλους, φακέλους αλληλογραφίας, κ.ά. Επίσης σχεδιάζει και κατασκευάζει σφραγίδες.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Ταχυδρομική Διεύθυνση: Καποδιστρίου 34, τ.κ. 10432, Αθήνα

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: 210 5279000 - fax: 210 5279054

ΤΜΗΜΑΤΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΚΟΙΝΟΥ

Πωλήσεων: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279178 - 180)
Συνδρομητών: (Ημιόροφος, τηλ. 210 5279136)
Πληροφοριών: (Ισόγειο, Γρ. 3 και τηλεφ. κέντρο 210 5279000)
Παραλαβής Δημ. Ύλης: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279167, 210 5279139)

Ωράριο για το κοινό: Δευτέρα ως Παρασκευή: 8:00 - 13:30

Ιστοσελίδα: **www.et.gr**

Πληροφορίες σχετικά με την λειτουργία της ιστοσελίδας: **helpdesk.et@et.gr**

Αποστολή ψηφιακά υπογεγραμμένων εγγράφων προς δημοσίευση στο ΦΕΚ: **webmaster.et@et.gr**

Πληροφορίες για γενικό πρωτόκολλο και αλληλογραφία: **grammateia@et.gr**

